Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 31 stycznia 1938 r. Nr 8.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Mechaniczno-Kolejowy.

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY.

46.

Okólnik Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10 lipca 1924 r. w sprawie gospodarki parowozowej.

Wyjątkowo ciężkie warunki atmosferyczne zimy 1923/4 r., niezwykle mroźnej i śnieżnej, ujawniły pewne niedomagania służby wykonawczej w dziedzinie gospodarki parowozowej, dla zaradzenia czemu na przyszłość wydaje się następujące rozporządzenia.

I.

Przepisy gospodarki parowozowej nakazują Urzędom maszynowym prowadzenia kontroli godzin przebywania parowozów z jednej strony w rozporządzeniu Urzędów ruchu, z drugiej zaś strony w rozporządzeniu parowozowni, na mocy których to danych można zdawać sobie sprawę, tak, dobrze ze stopnia wyzyskania parowozów przez Urzędy ruchu, jak również ze stopnia sprawności poszczególnych parowozowni w załatwianiu tych potrzeb parowozu, bez których zaspokojenia on jest niezdatny do ruchu.

Tego rodzaju kontrola jest zaniedbana. Przypomina się przeto, że odpowiednio do tych przepisów, odbiór parowozu do służby pociągowej, czy przetokowej, do dezynfekcji, czy grzania pociągu itd. winien być stwierdzany piśmiennie z zaznaczeniem godziny odbioru, i w ten sposób winno być kwitowane oddanie parowozu z powrotem do parowozowni.

Czas pobytu parowozu w rozporządzeniu ruchu (łącznie z pstojem w parowozowni zwrotnej) winien być uważany za czas, z którego winna się wyliczyć służba ruchu. Cały zaś czas pobytu parowozu na terytorium parowozowni głównej (łącznie z torami trakcyjnymi), winien być uważany za czas z którego ma zdawać sprawę odnośna służba mechaniczna.

Na podstawie tych danych każda parowozownia ma możność sporządzania **codziennie,** za ubiegłą dobę, rachunku ilości parowozo-godzin, dostarczonych przez nią w tej dobie służbie ruchu, oraz ilości parowozo-godzin, pozostałych jej do dyspozycji. Dzieląc zaś każdą z tych liczb przez 24, otrzymuje się ilość parowozow, jaka każdej doby była w dyspozycji, czy to służby ruchu czy też służby mechanicznej.

Zamierzając obecnie ująć kontrolę w swoje ręce Min. Kol. zarządza, ażeby z powyżej przytoczonych danych, zebranych przez każdą parowozownię w każdej dekadzie, był sporządzany wykaz (według załączonej formy) w 2-ch egzemplarzach (pod kalką) i wysyłany: jeden egzemplarz do miejscowego Oddziału Urzędu ruchu, drugi zaś do wydziału mechanicznego w Dyrekcji. Miejscowy Oddział ruchu ma stwierdzić podpisem wykaz otrzymany (i w razie potrzeby poprawiony przez siebie czerwonym atramentem) i przesłać go również do Dyrekcji do Wydziału ruchu.

W Dyrekcji obydwa Wydziały winny uzgodnić rozbieżne pozycje miejscowych Oddziałów mechanicznego i ruchu, i w ten sposób skorygowane dane, zestawione razem dla wszystkich parowozowni, przesyłać razem na miesiąc do Ministerstwa Kolei (do Wydziału 20).

Dla Ministerstwa ten materiał będzie stanowić podstawę dla oceny stopnia wyzyskania parowozów przez każdy z odnośnych organów Dyrekcyjnych.

II.

Według danych, otrzymywanych z Dyrekcji, okazuje się, że niejednokrotnie parowozy są wysyłane z parowozowni głównych w kierunku parowozowni zwrotnych nawet wówczas, gdy dla nich ani krańcowa, ani żadna z pośrednich stacji danego odcinka nie ma żadnych wagonów do zabrania tam lub z powrotem, co pociąga za sobą bezpośrednie straty tak w węglu, jak i w poborach drużyny i wreszcie zużyciu toru i parowozów. Wina zaś spada na obie służby: ruchu i mechaniczną, lekceważącesobie w ten sposób najprymitywniejsze podstawy prawidłowej gospodarki kolejowej.

Ażeby położyć kres takiemu postępowaniu zarządza się, pod odpowiedzialnością Wydziałów mechanicznego i ruchu, ażeby żaden parowóz nie był wysyłany luzem, jeśli dlań nie ma do przewiezenia ani tam ani z powrotem odpowiedniego ładunku, i żeby w tym celu parowozy były wyznaczane na podstawie następujących danych.

Okresowo Oddziały ruchu zawiadamiają parowozownie o ruchu, oczekiwanym w najbliższym okresie czasu na każdym odcinku, obsługiwanym przez te parowozownie, odpowiednio do czego ostatnie opracowują zasadnicze plany obsługi tych pociągów i określają ilość niezbędnych parowozów i drużyn.

Są to kalkulacje przedwstępne. Do wykonania zaś jest niezbędne zawaidomienie miejscowego Oddziału ruchu, na 24 godzin naprzód, jakie pociągi będą kursować rzeczywiście, przy czym Oddział ruchu na stacji z parowozownią główną ma obowiązek zebrać potrzebne dane o ruchu w obydwóch kierunkach.

W razie bezpotrzebnego wysłania parowozu luzem, odpowiedzialność spada osobiście na kierownika ruchu stacji, wysyłającej parowóz.

Nr VI/8424/20/24.

47.

Okólnik Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 3 stycznia 1925 r. w sprawie ujednostajnienia statystyki parowozo-godzin.

W uzupełnieniu pism Ministerstwa Kolei Nr VI/8424/20/24 z dnia 10- go lipca i 18-go września r. b., oraz w celu dania wyjaśnień na pytania przedstawicieli na międzydyrekcyjnych konferencjach w Krakowie, Poznaniu i Warszawie, Ministerstwo Kolei dla ujednostajnienia zaprowadzenia statystyki parowozo - godzin ustala co następuje:

1) obliczanie parowozo - godzin należy stosować względem wszystkich parowozów nie wyłączając użytych wruchu osobowym;

2) do ilości parowozo - godzin zaliczanych Wydziałowi Ruchu należy wliczać:

a) całkowity czas od chwili przyjęcia parowozu przez służbę Ruchu na st. parowozowni głównej, do chwili zwolnienia parowozu przez tą że służbę Ruchu na st. parowozowni zwrotnej i z powrotem,

b) całkowity czas postoju w parowozowniach zwrotnych i

c) postój parowozów w rezerwie i pogotowiu w parowozowni głównej,

3) za godziny opóźnień pociągów w drodze nie należy wydawać dodatkowych pokwitowań; pełna ilość parowozo - godzin wraz z godzinami opóźnień zalicza się Wydziałowi Ruchu;

4) przy uszkodzeniach parowozu na szlaku parowozo - godziny tego parowozu obciążają Wydział Mechaniczny od czasu wyjścia parowozu z parowozowni głównej, natomiast cały czas przejścia zastępczego parowozu wzamian uszkodzonego zalicza się Wydziałowi Ruchu;

5) parowozy z parowozowni zwrotnej w razie braku dla nich pociągu powrotnego nie powinny być odsyłane parowozowni głównej w stanie zimnym; parowozy takie winny być zwracane podwójną trakcją z najbliższym pociągiem lub odsyłane luzem bez pociągu;

6) próbne jazdy parowozu luzem oraz przebiegi parowozów, przesyłanych do naprawy lub z naprawy i nie zużytych dla prowadzenia pociągów zaliczają się dla Wydziału Mechanicznego;

7) naprawa parowozu w parowozowni zwrotnej zalicza się Wydziałowi Mechanicznemu, o ile przekracza czas normalnego wypoczynku drużyn parowozowych w parowozowni zwrotnej;

8) czas wyposażenia parowozów przetokowych podczas pracy zalicza się Wydziałowi Ruchu, o ile nie przekracza trzech godzin przy pracy trwającej całą dobę, t.j., czasu ustalonego dla powyższego celu przepisami gospodarki parowozowej; natomiast o ile z powodu przekroczenia powyżej podanego czasu jest żądany parowóz zastępczy, czas pracy parowozu zastępczego zalicza się Wydziałowi Mechanicznemu;

9) parowozo - godziny zużyte na dezynfekcje i oczyszczanie wagonów towarowych oraz na podgrzewanie składów pociągów osobowych, czy to na torach trakcyjnych, czy też na torach specjalnie na ten cel wyznaczonych zaliczają się Wydziałowi Mechanicznemu; ilość powyższych zużytych parowozo - godzin należy podawać w mianowniku w rubryce trzeciej;

10) czas zwrotu parowozu parowozowni głównej liczy się od chwili zwolnienia go na tory trakcyjne przez Wydział Ruchu, na stacjach zaś które nie posiadają dotychczas kontroli zwrotu parowozów do parowozowni głównej ten moment zwrotu oblicza się według danych marszruty parowozowej.

Nr VI/25/005/20/25.

48.

Zarządz[illegible]e Ministra Kolei Żelaznych z dnia 3 listopa[illegible] 922 r. w sprawie zmiany przepisów o oznacz[illegible] erii i numeracji parowozów i tendrów.

Dla oznaczenia serii i numeracji parowozów i tendrów Polskich Kolei Państwowych wydaję następujące przepisy:

Parowozy.

1) Podług rodzajów pociągów, dla których parowozy są przeznaczone dzieli je się i oznacza w następujący sposób:

	Znak
parowozy pośpieszne	P
„ osobowe	O
„ towarowe	T

2) Parowozy kuse (tendrzaki) oznacza się literą K. umieszczając ją po prawej stronie znaku, podanego w p. 1.

3) Układ osi parowozu oznacza się literą podług załączonego zestawienia (zał. Nr 1), umieszczoną po prawej stronie znaku podanego w p. 1 lub w p. 2.

4) Poszczególne serie parowozów grup, wskazanych w p. 1, 2 i 3 wyróżnia się ilczbami porządkowymi, umieszczając je po prawej stronie znaków, wskazanych w powyższych punktach, przy czym liczby porządkowe:

od 1 do 10 oznaczają parowozy pochodzenia pruskiego,

od 11 wzwyż oznaczają parowozy pocodzenia austriackiego,

od 101 wzwyż oznaczają parowozy innego pochedzenia.

Serie parowozów, budowanych podług programu konstrukcyjnego Polskich Kolei Państwowych otrzymują, jako liczby porządkowe dwie końcowe cyfry roku zatwierdzenia konstrukcji odnośnej serii.

5) Numery inwentarzowe otrzymują parowozy cyfry w porządku arytmetycznym, rozpoczynające się dla każdej serii od 1.

Tendry.

1) Serie tendrów oznacza się literami w zależności od ilości osi w następujący sposób:

	Znak
tender dwuosiowy	B
„ trzyosiowy	C
„ czteroosiowy	D

2) Pojemność skrzyni wodnej oznacza się w metrach sześciennych: liczby te umieszcza się po lewej stronie liter wskazanych w p. 1 (ułamki 0,5 i wyższe przyjmuje się za jedność ułamki mniejsze od 0.5 odrzuca się).

3) Poszczególne serie tendrów grup wskazanych punktami 1 i 2 wyróżnia się liczbami porządkowymi, umieszczając je po prawej stronie znaku wskazanego w punkcie 1, przyczym liczby porządkowe od 1—do 10 oznaczają tender pochodzenia pruskiego

od 10 wzwyż oznaczają tender pochodzenia austriackiego,

od 101 wzwyż oznaczają tender pochodzenia innego.

Seria tendrów, budowanych według programu konstrukcyjnego Polskich Kolei Państwowych otrzymują, jako liczby porządkowe dwie cyfry końcowe zatwierdzenia konstrukcji i odnośnej serii.

4) Jako numery inwentarzowe, otrzymują tendry cyfry w porządku arytmetycznym rozpoczynające się dla każdej serii od 1.

Uwagi ogólne.

1) Do tej samej serii przydziela się tylko takie parowozy lub tendry, których wszystkich główne części składowe lub przeważnie ich liczby są albo zupełnie jednakowe, albo dają się wzajemnie wymienić.

2) Znaki serii i numery inwentarzowe parowozów i tendrów nadaje wyłącznie Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Z wydaniem tych przepisów tracą ważność.

Przepisy o znaczeniu serii i numeracji parowozów i tendrów Nr VI/10653/26a z dnia 3 listopada 1921 r.

Nr VI/10653/262.

49.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 sierpnia 1933 r. w sprawie dodatkowych napisów na parowozach i tendrach Kolei lokalnych.

Zarządzeniem z dnia 4.I 1928 roku Nr VI/16361/20/27, M. K. poleciło Dyrekcjom oznaczać wagony osobowe i towarowe Kolei lokalnych (prywatnych) napisem własność Kolei . . . .

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom powyższe zarządzenia stosować również i do parowozów i tendrów Kolei lokalnych.

Nr M.M. II. 66/1.

50.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 19 listopada 1929 r. w sprawie siatek odiskiernych na kominach parowozów.

Wobec ustawienia w dymnicach na parowozach sit ochronnych w postaci płaskich poziomych siatek lub koszów stożkowych i cylindrycznych, Ministerstwo Komunikacji poleca

Dyrekcji usunąć z kominów siatki w formie kapeluszy jako zbędne doświadczenia z tymi siatkami na kominach parowozów wykazały bezcelowość, a nawet szkodliwość ich stosowania. Siatki zabijają się łatwo, powodują złe wytwarzanie pary wskutek czego zwiększają koszta opału i naprawy.

Nr VI. 16407/1/29.

51.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 6 września 193 0r. w sprawie skrzyń dla węży pożarnych.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, iż w parowozach serii Ok 22 i Ty 23 pomieszczeniem dla węża pożarnego służy jedna ze skrzyń tendra. Sposób umocowania węża pożarnego w wymienionej skrzyni wskazany jest na załączonych rysunkach Nr 40. 10 i 40. 11.

W podobny sposób są umieszczone węże pożarne w parowozach serii OKl 27 w skrzyni umocowanej pod pomostem.

Brakujące węże pożarne oraz wszystkie części potrzebne do umocowania wężów winna przesłać wytwórnia, która dostarczyła parowozy bez wężów.

Nr VI/3/11997/30.

52.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 listopada 1935 r. w sprawie wydłużania odcinków obsługi pociągów parowozami.

W związku z zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 7 X. 1935 r. Nr P. 7/93/425/35 nowy układ parowozowni i stacji trakcyjnych został ustalony wzałożeniu, że odcinki obsługi pociągów parowozami poszczególnych parowozowni są wydłużone w granicach, przyjętych na naradach z przedstawicielami Dyrekcji, odbytvch na wiosnę rb.

Powołując się na załączniki uzgodnione z Dyrekcjami zestawienie odcinków obsługi parowozami pociągów dalekobieżnych, zaleca się dalsze wydłużenie tych odcinków w przypadkach na to zezwolających.

Równocześnie poleca się, by Dyrekcje we własnym zakresie działania jaknajbardziej wydłużały odcinki obsługi pociągów miejscowych, które w zasadzie powinny być doprowadzone do stacji docelowej bez zmiany parowozu.

Jedynymi ograniczeniami długości obsługiwanych odcinków mogą być:

a) dopuszczalny czas służby drużyny parowozowej,

b) racjonalny obrót parowozu w parowozowni zwrotnej,

c) dopuszczalność kursowania parowozów na pewnych odcinkach,

d) pojemność skrzyni węglowej tendra.

Przy ustaleniu długości obsługiwanego odcinka granice Dyrekcji nie powinny odgrywać żadnej roli.

W przypadkach, w których odcinek obsługi nie może być dostatecznie wydłużony z powodu zbyt długiego czasu służby drużyny parowozowej, zaleca się obsługę parowozami z parowozowni, położonej w środku odcinka przy stosowaniu w jednym kierunku zmiany drużyny na parowozie w czasie postoju pociągu na stacji macierzystej parowozu.

O wszelkich zmianach długości obsługiwania odcinków w okręgu własnej Dyrekcji należy zawiadomić M. K., natomiast w razie zamierzonej zmiany obsługiwanego odcinka, leżącego w okręgu obcych Dyrekcji należy uprzednio uzyskać zgodę M. K.

Nr MM. II. 64/71.

Załącznik do Zarządzenia Ministerstwa Komunikacji Nr M. M. II. 64/71.

ZESTAWIENIE ODCINKÓW OBSŁUGI

parowozami pociągów dalekobieżnych przez poszczególne parowozownie.

Parowozownia obsługująca	Odcinki obsługi parowozami pociągów	
	pasażerskich dalekobieżnych	towarowych dalekobieżnych " pośpiesznych " tranzytowych
Warszawa-Główna	Warszawa—Zbąszyń " Poznań " Brześć	
Warszawa-Praga		Warszawa—Iłowo " Białystok " Brześć
Piotrków	Warszawa—Piotrków—Kraków " Dziedzice " Katowice	Piotrków—Warszawa " Łazy " Kutno " Łódź
Łódź Kaliska	Warszawa—Łódź—Białystok " Kutno—Bydgoszcz " Ostrów—Poznań	Warszkwa—Łódź " Kutno " Ostrów
Kutno	Warszawa—Kutno—Bydgoszcz " " Poznań	Kutno—Warszawa " Toruń
Siedlce	Warszawa—Siedlce—Brześć	
Łazy		Łazy—Sosnowiec—Szopienice Rozdzień Łazy—Sosnowiec—Katowice
Strzemieszyce		Strzemieszyce—Sosnowiec—Szopienice—Rozdzień Strzemieszyce—Sosnowiec—Katowice
Skarżysko	Warszawa—Skarżysko—Kraków Warszawa—Skarżysko - Kielce Skarżysko—Katowice " Rozwadów " Łódź Kaliska Radom—Skarżysko—Katowice	Skarżysko—Warszawa " Strzemieszyce " Rozwadów " Łódź Kaliska " Dęblin
Lublin	Lublin—Warszawa " Kowel—Zdołbunów " Rozwadów " Rejowiec—Lwów	Lublin—Warszawa " Rozwadów
Kowel	Kowal—Brześć " Sarny " Lwów	Kowel—Lublin " Zdołbunów " Brześć
Zdołbunów	Zdołbunów—Łuniniec " Szepietówka	
Toruń Przedm.	Toruń—Iława " Piła	Toruń—Zajączkowo Tcz.
Grudziądz	Laskowice—Warszawa Grudziądz—Warszawa " Laskowice Gdynia	Iłowo—Grudziądz—Zajączkowo Tcz.
Katowice	Katowice—Poznań " Cieszyń " Tunel	Dziedzice—Katow.—Łazy Katowice—Tarnowskie Góry

Parowozownia obsługująca	Odcinki obsługi parowozami pociągów	
	pasażerskich dalekobieżnych	towarowych dalekobieżnych " pośpiesznych " tranzytowych
Rybnik		Rybnik—Sosnowiec—Łazy " Hajduki—Tarn. Góry " Strzemieszyce
Chebzie		Chebzie—Sosnowiec—Łazy
Tarnowskie Góry	Tarnowskie Góry—Karsznice	Tarnowskie Góry—Karsznice Tarn. Góry – Karszn.—Łódź Kal. Tarn. Góry—Częstochowa—Piotrków
Kraaów	Kraków—Katowice " Zebrzydowice	
Kraków Płaszów	Kraków—Tarnów—Stróże—Muszyna Kraków—Sucha—Zakopane	Kraków—Płaszów—Zakopane Rzeszów—Kraków—Mysłowice Kraków—Zebrzydowice Kraków—Skarżysko
Rzeszów	Lwów—Rzeszów—Katowice " " Dziedzice Rzeszów—Zembrzydowice	Rzeszów—Katowice (Lept.)
Tarnów	Tarnów—Kraków	
Nowy Sącz	Tarnów—Kraków—N. Sącz—Krynica Nowy Sącz—Chabówka	Nowy Sącz—Tarnów
Jasło	Nowy Sącz—Stróże	Nowy Zagórz—Stróże
Dziedzice		Dziedzica—Trzebinia " Kraków " Zembrzydowice—Cieszyn Bielsko—Cieszyn
Lwów Zachod.	Lwów—Rzeszów—Kraków " Przeworsk—Rozwadów " Zdołbunów " Sambor—Zagórz	
Sarny		Sarny—Kowel
Chełm	Chełm—Rejowiec—Lwów	
Wilno	Wilno—Warszawa " Turmont " Łuniniec	
Wołkołysk	Wołkołysk—Siedlce—Warszawa	Wołkołysk—Siedlce " Baranowicze
Białystok	Warszawa—Białystok—Wilno Białystok—Baranowicze—Stołpce	Białystok—Wilno " Brześć " Grajewo
Baranowicze		Baranowicze—Stołpce

Parowozownia obsługująca	Odcinki obsługi parowozami pociągów	
	pasażerskich dalekobieżnych	towarowych dalekobieżnych „ pośpiesznych „ tranzytowych
Brześć	Brześć—Baranowicze—Stołpce—Łuniniec	Brześć—Baranowicze—Łuniniec
Lida		Lida—Wołkołysk „ Mołodeczno
Poznań	Warszawa—Poznań—Zbąszyń Paznań—Ostrów—Katowice Poznań—Inowrocław Toruń—Poznań—Zbąszyń Poznań—Rawicz	Poznań—Zbąszyń Poznań—Ostrów Poznań—Kutno
Ostrów	Ostrów—Leszno „ Katowice	Ostrów—Tarnowskie Góry „ Łąka „ Inowrocław
Gnieznu		Ostrów—Gniezno—Inowrocław Gniezno—Toruń
Gdańsk Odz.	Boże-Pole—Gdańsk—Malbork	
Gdynia	Gdynia—Tczew—Inowrocław Gdynia—Laskowice	Gdynia—Kościaszyna—Bydgoszcz
Zajączkawo—Tczew		Zajączkowo—Tczew—Bydgoszcz Gdynia—Tczew—Inowrocław Chojnice—Tczew—Malbork
Chojnice	Chojnice—Malbork	
Bydgoszcz	Bydgoszcz—Laskowice—Gdynia Karsznica Kościeszyna—Gdynia	Bydgoszcz—Piła „ Kowalewo—Iława „ Kościerzyna—Gdynia „ Karsznice
Lwów Wschód		Lwów—Krasne—Tarnopol—Podwołoczyska Lwów—Sokal—Włodzimierz „ Zdołbunów „ Stojanów—Kiwerce
Przemyśl		Przemyśl—Rzeszów „ Lwów
Stryj	Stryj—Zagórz	
Stanisławów	Lwów—Stanisławów—Śniatyń	Stanisławów—Lwów „ Śniatyn
Rawa Ruska		Rawa-Ruska—Lwów „ „ Rejowiec—Chełm „ „ Jarosław—Rzeszów
Rozwadów		Rozwadów—Przemyśl
Nowy Zagórz		Nowy Zagórz—Chyrów—Przemyśl
Sambor		Sambor—Przemyśl „ Drohobycz—Stryj

53.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 lipca 1936 r. w sprawie terminu rewizji okresowych części parowozowych.

Mając na uwadze, że obecnie parowozy z powodu odstawiania ich do zajasu, pracują przeważnie z przerwami, M. K. zarządza co następuje:

Przy określaniu terminów rewizji okresowych części parowozowych, przewidzianych w ust. (1) p. a) i b) oraz w ust. 2 § 101 przepisów o naprawie parowozów i tendrów normalnotorowych Nr M. 32 należy do ustalonych 3 i 6-cio miesięcznych okresów czasu między tymi rewizjami doliczać postoje w zapasie dłuższe niż 10 dni, z tym jednak ograniczeniem, że okres czasu między dwoma rewizjami nie może być wydłużony więcej niż o 3 miesiące.

Nr M.M. II. 101/17.

54.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 6 kwietnia 1937 r. w sprawie turnusów pracy parowozów i drużyn pociągów pasażerskich.

Dyrekcja przedłoży do M. K. co rok w terminie do 15 maja w 2-ch egzemplarzach dla użytku służbowego turnusy pracy parowozów i drużyn przeznaczonych dla obsługi pociągów pasażerskich przewidzianych na okres letni.

Turnusy powinny być opracowane w formie przejrzystej i zawierać następujące dane:

a) **w nagłówku** każdej tablicy: nazwę parowozowni, nr bieżący tablicy, oraz datę, od której ważne są turnusy umieszczone na tablicy, a w nagłówku każdego turnusu jego nr porządkowy, rodzaj pociągów i odcinek;

b) **przy współrzędnych wykresu** nazwy stacji i odległości w km. od stacji parowozowni macierzystej; dzień 1, 2 itd.;

c) **na właściwym wykresie (opisanie wykresu)** Nr pociągu; czas odjazdu i przyjazdu; okres płukania (oznaczyć literą P) i naprawy (literą N); koniec wykresu: 2 pionowe grube linie.

Obok lub pod numerem pociągu należy podać w nawiasie ciężar pociągu normalny i w okresie wzmożonego ruchu, przy czym należy uwzględniać ciężar przewożonych pasażerów w myśl zarządzenia M. K. Nr IV/17844/14 z dn. 3.XII. 1927 r.: dla przykładu: 1718 (300 — 400) lub 1718 gdzie 1718 jest to numer pociągu, 300 — obciążenia w tonnach w okresie normalnego ruchu, zaś 400 — w okresie wzmożonego ruchu.

obok lub poniżej wykresów tabela:

Nr porz. turnusu	I zapotrzebowanie			II parowóz						III Drużyna	
	parowozów		drużyn ilość	Przebieg parowozu		G_e godzin	P_q godzin	G_g godzin	η	Praca w ciągu m-ca	Przebieg godz. w ciągu m-ca km.
	ilość	seria		miesięczny km.	między płukaniami km.						

gdzie:

G_z — jest to czas postoju w ciągu miesiąca w parowozowniach zwrotnych jednego parowozu danej grupy turnusowej;

$$G_z = \frac{\text{czas postoju w parowozowniach zwrotnych z wykresu turnus. x 30}}{\text{ilość parowozów w danej grupie turnusowej}}$$

P_q — jest to czas jazdy w ciągu miesiąca przypadający na jeden parowóz danej grupy turnusowej;

$$P_q = \frac{\text{czas jazdy z wykresu turnusowego x 30}}{\text{ilość parowozów w danej grupie turnusowej}}$$

G_g — jest to czas postoju w ciągu miesiąca w parowozowni macierzystej jednego parowozu danej grupy turnusowej;

$G_g = 720 - G_z - P_q$

η jest to spółczynnik wykorzystania parowozu;

$$\eta = \frac{P_q}{720}$$

e) inne niezbędne do wyjaśnienia turnusu, jak praca w okresie świątecznym drużyny zapasowe podmiany itp.

Podpisane przez Naczelnika Służby Mechanicznej tablice z wykresami turnusowymi, należy zbroszurować wraz z następującym zestawieniem dla poszczególnych oddziałów Mechanicznych Dyrekcji:

Oddział Mechaniczny............										
MD	Nr porządkowy turnusu	Tablica	Rodzaj poc.	Odcinki	Seria par	Ilość parowozów Przebieg mies. parowozu w km.	Ilość drużyn	Praca drużyn w mies. w godzinach	Przebieg drużyny w mies. w km.	

oraz dołączyć schematyczne mapy obsługi odcinków przez poszczególne parowozownie, oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych.

Rownocześnie odwołuje się pismo Nr M.M.II. 104/7 z dnia 27.IV. 1936 r.

Nr M. M. II. 104/6/37.

Załącznik do Okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr M. M. II. 119/2.

D. O. K. P. w ....

Zestawienie długich odcinków pracy drużyn parowozowych

Odcinek	Rodzaj pociągu	Seria parowozu	Nr pociągu	Obciążenie pociągu w tonnach	Praca drużyny parowoz. Nieprzerwana jazda drużyny trwa			Na przestrzeni podanej w rub. 6	Czy drużyna korzysta z pomocy przygarniaczy węgla itp.	Czy skład drużyny parowozowni wchodzi obecnie trzeciak.	Uwagi i wnioski Dyrekcji co do obsługi parowozu
					Na przestrzeni km	Godzin minut	Czas odjazdu i przyjazdu na stację, parow. zwrotnej do odjazdu z tej stacji w godzinach	Zużycie węgla w tonnach			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

55.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 listopada 1937 r. w sprawie charakterystyki parowozów — typy i obciążenia.

Ministerstwo Komunikacji rozesłało w 1927 r. dla użytku służbowego dla potrzeb Wydziałów: mechanicznego, ruchu i drogowego 150 egzemplarzy wydawnictwa „Charakterystyka parowozów — typy i obciążenia". Podręcznik ten należało rozdawać pracownikom administracji technicznej w Centrali Dyrekcji, w Oddziałach, Parowozowniach itp. dla użytku wykonawczej służby na linii.

Wydawnictwo niniejsze ma służyć Dyrekcji do obliczenia norm obciążeń dla poszczególnych serii parowozów P. K. P. określenia ciężarów pociągów brutto w zależności od profilu danego odcinka i prędkości, tudzież od rodzaju wagonów włączonych do składu pociągów.

„Charakterystyką parowozów" należy posługiwać się również przy układaniu rozkładu jazdy pociągów, mając na uwadze tablice obciążeń parowozów poszczególnych serii i prędkość na wzniesieniach.

Równocześnie odwołuje się zarządzenia Nr VI. 7788/20/27 z dnia 17.VI. 1927 r.

Nr M. M. II. 105/2/37.

56.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 września 1934 r. w sprawie obliczeń trakcyjnych.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości i zastosowania:

a) „Wskazówki dla obliczeń trakcyjnych Nr M. 53. Określenie czasu jazdy pociągów, rozchodu wody i węgla i obciążenia parowozów".

b) „Przepisy do obliczeń trakcyjnych Nr M. 54. Określenie czasu jazdy, rozchodu wody i węgla dla towarowych pociągów lekkich".

Wyżej wymienione „Wskazówki i przepisy dla obliczeń trakcyjnych" anulują wszystkie zarządzenia dotychczasowe sposobów określania czasu jazdy pociągów, obciążenia parowozów oraz rozchodu wody i węgla.

Powyższe Wskozówki i Przepisy powinny być zastosowane jeszcze w roku bieżącym do obliczenia czasów jazdy dla letniego rozkładu jazdy na rok 1935, tudzież przy wszelkich obliczeniach czasów jazdy i rozchodów wody i węgla, jakie wypadnie wykonać Dyrekcji po otrzymaniu niniejszych przepisów.

Podane wskazówki i przepisy oparte są na metodzie prof. Czeczotta, dla poznania której na wiosnę 1933 r. byli delegowani do M. K. przedstawiciele z poszczególnych Dyrekcyj.

W miarę możliwości Dyrekcja powinna polecić tym pracownikom wykonywanie obliczeń według załączonych wskazówek i przepisów.

W celu ułatwienia poznania wyżej wymienionych przepisów, tudzież sprawdzenia zastosowania ich w praktyce, Ministerstwo Komunikacji będzie delegować kolejno do wszystkich Dyrekcyj przedstawicieli referatu doświadczalnego M. K., którzy na miejscu przerobią z odnośnymi pracownikami typowe i najbardziej potrzebne Dyrekcji obliczenia. Wynik tych obliczeń należy przedstawić do M. K.

Zapotrzebowanie na przyjazd przedstawicieli referatu doświadczalnego M. K. należy kierować do Departamentu VI.

Album charakterystyk wykreślnych parowozów P. K. w zastosowaniu do pociągów towarowych lekkich był doręczony w r. 1933 przedstawicielom Dyrekcji.

Nr M. M. I. 14/II.

57.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 listopada 1935 r. w sprawie skróconych czasów jazdy.

Wobec wątpliwości, wysuniętych przez niektóre Dyrekcje jak należy rozumieć i wyznaczać skrócone czasy jazdy, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia co następuje:

Skrócony czas jazdy, podawany w rozkładach jazdy obok czasu normalnego, jest to czas, który powinien być utrzymany w razie opóźnienia pociągu przy sprzyjających warunkach, jak np. korzystny stan pogody, dobry gatunek węgla, niepełne obciążenie pociągu itp.

Skrócony czas jazdy uzyskuje się przez umiejętne wykorzystanie rozpędu pociągu przy wjeździe ze spadku na wzniesienie, przez forsowanie kotła i stosowanie większego napełnienia, oraz wogóle przez umiejętną obsługę parowozu

W przypadkach, gdy cały odcinek linii leży w poziomie lub na spadku i skrócenie normalnego czasu jazdy wymagałoby przekroczenia największej dozwolonej szybkości konstrukcyjnej parowozu lub danego odcinka, skrócony czas jazdy równy jest normalnemu.

Zasada obliczenia skróconych czasów jazdy podana jest w § 72 „Wskazówek do obliczeń trakcyjnych" nr M 53.

Przy obliczeniach dokładnych według napełnienia cylindrów parowych (E) zasada ta polega na przyjęciu większego E, oraz na wyzyskaniu **całkowitej pojemności** użytecznej kotła (E).

Stosując obliczenia według siły kotłowej należy tak dla pociągów normalnych, jak i lekkich przy wyznaczaniu skróconego czasu jaz-

dy powiększyć przeciętną normę godzinowego spalania węgla o 200 kg, a więc dla pociągów normalnych przyjąć normę tę w wysokości 1.800 kg, a dla pociągów lekkich (do których stosują się przepisy M 54) w wysokości 1.400 kg. węgla.

Nr M. M. II. 62/16.

58.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 listopada 1937 r. w sprawie gospodarki parowozami zapasowymi.

Wyszły z druku przepisy M 57 o utrzymaniu parowozów w zapasie, które obowiązują od dnia 1 lipca 1936 r.

Dyrekcje zechcą dopilnować, by przepisy te były ściśle przestrzegane i by kontrola stanu parowozów zapasowych była należycie wykonywana.

W tym celu należy dążyć, by spośród parowozów zapasowych przeważna ich ilość była zaliczona do zapasu stałego, będącego pod kontrolą Wydziału Mechanicznego — natomiast zapas krótkotrwały, będący w dyspozycji Oddziałów powinien być możliwie najmniejszy. Parowozy ze zbliżającym się terminiem rewizji wenętrznej kotła, należy używać do ruchu, aby z chwilą upływu tego terminu parowóz miał przebieg kwalifikujący go jeżeli nie do naprawy głównej — to przynajmniej do naprawy średniej. W przeciwnym razie powstają nieproduktywne wydatki związane z dokonywaniem tych rewizji.

Celem umożliwienia dokonania tych przebiegów i kolejnej wymiany parowozów zapasowych, koniecznej dla prawidłowego ich utrzymania należy dążyć, aby ilość parowozów zapasowych każdej serii nie była dla poszczególnych parowozowni głównych większa od ilości parowozów będących w ruchu. Aby móc to osiągnąć należy starać się potrzeby ruchu pokrywać — tam, gdzie to jest tylko możliwe— przede wszystkim parowozami tych seryj, które dziś stoją, w zapasie w nadmiernej ilości, a natomiast bardziej oszczędnie wykorzystać nowsze, silniejsze parowozy, których normalna renowacja ze względu na brak śradków finansowych jest obecnie niemożliwa.

Zastosowanie się do powyższych wskazówek jest konieczne dla utrzymania w stanie zdatnym do ruchu całego parku parowozowego. Wydziały mechaniczne w porozumieniu z Wydziałami Ruchu zechcą poświęcić należytą uwagę sprawie należytej gospodarki parowozami. W obecnych warunkach przez szereg lat wymagać ona będzie większego wykorzystania parowozów słabszych i starszych typów, a zaoszczędzenia silniejszych, oraz prawidłowego podziału i należytego utrzymania parowozów w zapasie

Równocześnie odwołuje się zarządzenie Nr M. M. II. 106/10 z dnia 27.VI 1936 r.

Nr M. M. II. 106/3/37.

59.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 sierpnia 1935 r. w sprawie wypadków psucia się parowozów w drodze.

W ostatnich czasach zdarzają się coraz liczniejsze wypadki psucia się parowozów w drodze, co powoduje znaczne opóźnienia pociągów i w następstwie tego poważne zawikłania ruchowe. Przyczyny tego dla ruchu kolejowego bardzo szkodliwego objawu należy doszukiwać się w niedostatecznym doglądzie stanu poszczególnych części parowozowych i niewłaściwej ich obsłudze przez drużyny parowozowe w czasie jazdy i w parowozowniach, oraz w nieodpowiednim utrzymaniu i naprawie parowozów.

Dyrekcje zechcą sprawie tej poświęcić więcej, niż dotychczas, uwagi i użyć wszelkich będących do rozporządzenia środków, aby ilość wypadków psucia się parowozów zmniejszyła się do minimum.

W pierwszym rzędzie należy wzmocnić nadzór nad bieżącą naprawą i okresowymi rewizjami w parowozowniach, a w każdym stwierdzonym wypadku zaniedbania pociągnąć winnych do odpowiedzialności przez pozbawienie ich wypłacanej premii.

Równocześnie należy zorganizować kontrolę nad prawidłowością i dokładnością zapisów w księgach napraw parowozów i w razie potrzeby w większych parowozowniach wyznaczyć do tej kontroli osobnych pracowników.

Za częściej powtarzające się wypadki zepsucia się parowozów w ruchu, dające się uniknąć przy odpowiednim doglądzie i naprawie, należy — niezależnie od ukarania bezpośrednich winowajców — czynić odpowiedzialnymi naczelników parowozowni.

Prowadzoną w Wydziałach Mechanicznych statystykę zepsuć parowozów należy poddawać co miesiąc szczegółowej analizie i na tej podstawie przedsiębrać niezwłocznie odpowiednie środki zaradcze.

Przedstawiane co miesiąc do Ministerstwa Komunikacji wykazy wypadków zepsucia się parowozów należy nadsyłać w przepisanym terminie tj. **najpóźniej** do dnia 15 każdego miesiąca za miesiąc ubiegły. W rubryce „Uwagi" lub w osobnym załączniku należy podawać do wiadomości M. K. spostrzeżenia, poczynione przez Dyrekcję w związku z zaszłymi wypadkami, oraz wydane w tej sprawie zarządzenia.

Niezależnie od wspomnianych wykazów należy o każdym poważniejszym wypadku zepsucia się parowozu w drodze zawiadamiać niezwłocznie telefonem referat parowozowy Dep. VI. M. K. (centrala przy ul. Chałubińskiego telefon nr 164 lub 174).

Nr M. M. II. 64/50.

60.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 listopada 1936 r. w sprawie należytego utrzymania zwór maźniczych.

W jednej z Dyrekcyj zdarzył się przypadek pęknięcia ostojnicy parowozu serii Ty 23 nad wykrojem maźnicznym. Przyczyną tego pęknięcia było nieprawidłowe utrzymanie zwory podmaźnicznej.

Polecam tak przy naprawie, jak i przy oględzinach parowozów zwracać baczną uwagę na należyte utrzymanie i umocowanie zwór podmaźnicznych.

Nr M. M. II. 62/15.

61.

Okólnik Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 13 marca 1924 r. w sprawie odbioru naprawionych parowozów.

Wobec tego, że znaczna większość Dyrekcyj Kolejowych wypowiedziała się za udziałem w próbnych jazdach parowozów delegatów parowozowni macierzystych, Ministerstwo Kolei Żelaznych zawiadamia, że zawarte w okólniku L. dz. VI/8715/25/23 z dnia 16 czerwca 1923 r. postanowienia, dotyczące odbioru parowozów po naprawie, wykonanej w warsztatach innych Dyrekcyj pozostają nadal w mocy obowiązującej. Zarazem Ministerstwo Kolei Żelaznych wobec znacznej redukcji pracowników, nadzorujących naprawę w Warszawskiej Spółce Akc. Budowy Parowozów i w zakładach Międzynarodowego Towarzystwa w Gdańsku zarządza, aby w próbnych jazdach z pociągiem, parowozów naprawianych w tych naprowniach brali udział nie Komisarze Nadzorczy, lecz delegaci parowozowni macierzystych. W tym celu Komisarze Nadzorczy będą zawiadamiać Dyrekcje o parowozach, które wyjdą z naprawy, a Dyrekcje winny wskazywać im parowozownie macierzyste, od których bezpośrednio będą żądani przez Komisarzy Nadzorczych delegaci do wzięcia udziału w próbnych jazdach. Dla tych zawiadomień i żądań obowiązują terminy, podane w okólniku L. dz. VI/8715/25/23 z dnia 16.VI. 1923 r.

Ministerstwo Kolei Żelaznych zauważa, że o ile Dyrekcja zrezygnuje z odbioru parowozu, po naprawie w warsztatach innych Dyrekcyj lub w naprawni prywatnej i delegata swego na czas nie wyśle, próba odbędzie się przy udziale delegata parowozowni miejscowej.

W końcu Ministerstwo Kolei Żelaznych przypomina, że konwojenci wysyłani po odbiór zimnych parowozów powinni mieć ze sobą potrzebne oliwiarki i narzędzia.

Nr VI/3268/21/24..

62.

Okólnik Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 2 grudnia 1924 r. w sprawie odbioru parowozów wojskowych.

Ministerstwo Spraw Wojskowych uskarża się, że zawiadomienia o mającym być dokonanym odbiorze parowozów wojskowych po naprawie wysyłane są tak późno, że przedstawiciel władzy wojskowej nie jest w możności przybyć na czas i wziąć udział w dotyczącej komisji odbiorczej.

Wobec tego M. K. poleca Dyrekcjom dotyczące zawiadomienia wysyłać do władz wojskowych conajmniej na 10 dni przed dniem odbioru parowozu.

Nr VI. 18037/21/24.

63.

Okólnik Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 4 sierpnia 1925 r. w sprawie kompetencji decyzji w okresie naprawy.

Ministerstwo Kolei komunikuje, że zasadniczo o potrzebnych naprawach przy parowozach, oddanych do naprawy decyduje Komisarz wytwórni, do której parowóz odesłano, stosownie do stanu parowozu, a w warsztatach kolejowych Naczelnik takowych. Wszelkie żądania, dotyczące naprawy parowozów w warsztatach obcych Dyrekcji lub w wytwórniach prywatnych mogą być stawiane tylko przez Dyrekcje, a nie przez parowozownie bezpośrednio i takie żądania Dyrekcji winny być przez Komisarza uwzględnione. Jeżeli zaś naprawa wykonana jest w zakresie niedostatecznym lub też niedbale, to należy w każdym wypadku zestawiać protokóły i przekładać na decyzje Ministerstwa Kolei.

Nr VI/9286/21/25.

64.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 listopada 1928 r. w sprawie wprowadzenia okresu gwarancyjnego przy naprawie parowozów.

Wobec zdarzających się wypadków wykonywania naprawy głównej parowozów przez

niektóre warsztaty w sposób niewłaściwy lub też w zakresie mniejszym, aniżeli to jest przewidziane w dotychczasowych przepisach M. K. zarządza co następuje:

Dla wszystkich parowozów, wychodzących z naprawy głównej wprowadza się okres gwarancyjny, trwający przez czas przebiegu 4.000 km. Koszty usunięcia ważniejszych usterek, spostrzeżonych w okresie gwarancyjnym, których przyczyną jest niedokładna lub nieodpowiednia robota, wykonana w czasie naprawy głównej, winny być zarachowane na kredyt tych warsztatów, które tę naprawę wykonały. Również na kredyt warsztatów, które wykonały naprawę główną, winny być odniesione koszty wszelkich takich robót uzupełniających wykonanych w okresie gwarancyjnym, które są w przepisach o zakresie robót przy naprawie głównej przewidziane, lecz nie zostały w czasie naprawy głównej wykonane.

Nr VI. 16869/21/28.

65.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1929 r. w sprawie dokonywania przeróbek przy parowozach.

Niektóre Dyrekcje Kolejowe względnie podległe im parowozownie dostawiając parowozy celem naprawy do zakładów Międzynarodowego Towarzystwa Budowy Okrętów i Maszyn w Gdańsku, zwracają się równocześnie do Komisarza Nadzorczego z żądaniem pewnych przeróbek lub dorobienia nowych urządzeń, które w rysunkach konstrukcyjnych danych serii parowozów nie są przewidziane.

Wobec tego Ministerstwo Komunikacji przypomina, że wszelkie przeróbki lub dorabianie urządzeń, nieprzewidzianych w rysunkach konstrukcyjnych, mogą być dokonywane tak w fabrykach prywatnych, jak i w warsztatach kolejowych jedynie i wyłącznie po uprzednim zatwierdzeniu rekonstrukcji przez Ministerstwo Komunikacji.

Otrzymują wszystkie Dyrekcje Kolei Państwowych oraz Komisarz Nadzorczy w Gdańsku.

Nr VI/3608/21/29.

66.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 grudnia 1931 r. w sprawie nieprawidłowego kwalifikowania parowozów do naprawy.

Doszło do wiadomości Ministerstwa Komunikacji, że w niektórych Dyrekcjach parowozy, wymagające poważniejszych napraw kotłowych i innych wchodzących w zakres naprawy głównej, kwalifikowane są do naprawy średniej tylko dlatego, że przebieg parowozu nie osiągnął przepisanej normy. Podnosi to w wysokim stopniu przeciętny koszt napraw średnich i nie przedłuża wydatniej okresu do następnej naprawy głównej, a więc nie daje żadnych oszczędności.

Ministerstwo Komunikacji zwraca zatem uwagę, że o zakwalifikowaniu parowozu do tego czy innego rodzaju napraw decyduje przede wszystkim rzeczywisty stan parowozu, a dokonany przez parowóz przebieg, ma na kwalifikację wpływ uboczny i jest w pierwszym rzędzie sprawdzianem, czy ostatnia naprawa główna lub średnia wykonana była dobrze i czy konserwacja parowozu była właściwa.

W myśl § 4 (4) przepisów o naprawie parowozów Nr M. 32 zakres naprawy kotła przy naprawie średniej nie powinien w zasadzie przekraczać zmiany płomieniówek i zespórek oraz naprawy niewielkich pęknięć przez ich spawanie lub założenie łat i takie naprawy należy w zrozumieniu § 3 (4) uważać za naprawy, dopuszczalne przy naprawie średniej.

Większe naprawy kotłowe (założenie falban lub wymiana ściany sitowej) dopuszczalne są przy naprawie średniej tylko w wyjątkowych wypadkach, gdy poza tym zakres wymaganej naprawy jest niewielki. Jeżeli jednak oprócz koniecznej wymiany ściany sitowej lub założenia falban, zakres wymaganej naprawy innych części parowozu (silnika i podwozia) dorównuje zakresowi naprawy głównej lub jeżeli równocześnie mija 6-cio letni termin rewizji wewnętrznej kotła, należy parowóz taki, bez względu na jego przebieg, zakwalifikować do przedwczesnej naprawy głównej, badając przy tym przyczyny przedwczesnego zużycia parowozu celem zapobiegnięcia im w przyszłości.

O ile co do kwalifikacji naprawy istnieje różnica zdań między Naczelnikiem Warsztatów a przedstawicielem Dyrekcji rozstrzyga Naczelnik Wydziału Mechanicznego, a w razie wątpliwości z jego strony należy sprawę przedstawić do Ministerstwa Komunikacji podając szczegółowy opis uszkodzeń i wymaganej naprawy.

Jeżeli znowu parowóz wymaga zmiany ściany sitowej lub założenia falban z powodu pęknięcia, spowodowanego złym tworzywem lub z powodu innych nienormalnych uszkodzeń, a poza tym stan jego jest dobry, to taką naprawę należy określać jako wypadkową, przy czym należy również zbadać przyczyny uszkodzenia.

W wypadkach przedwczesnego zakwalifikowania parowozu do naprawy głównej należy zwracać się do Ministerstwa Komunikacji o zatwierdzenie wykonania tej naprawy i o przydział parowozu do warsztatów, przy czym należy zawsze opisać szczegółowo zbadane przyczyny przedwczesnego zużycia parowozu.

M. W. II.27/7.

67.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 marca 1935 r. w sprawie przebiegu parowozów i określenia rodzajów napraw.

Ze sprawozdań jednej z Dyrekcyj w sprawie przebiegów parowozów między naprawami głównymi i średnimi wynika, że w warsztatach Dyrekcji parowozy, wymagające naprawy średniej, zaliczane są do naprawy wypadkowej jedynie dlatego, że przebieg ich od ostatniej naprawy nie osiągnął normy jaką Ministerstwo Komunikacji wyznaczyło dla naprawy średniej.

Takie postępowanie jest sprzeczne z postanowieniami przepisów M 32, które wyraźnie określają:

a) jeżeli parowóz przed dokonaniem przepisanego przebiegu wymaga nietylko obtoczenia obręczy, lecz także ogólnego doprowadzenia do porządku, to taka naprawa jest przedwczesną naprawą średnią, a nie wypadkową (§ 4 ust. 6);

b) jeżeli parowóz wymaga jedynie obtoczenia obręczy bez naprawy innych części w zakresie naprawy średniej, to taka naprawa jest naprawą bieżącą (§ 6 ust. 2);

c) naprawa wypadkowa polega na usunięciu znaczniejszych nienormalnych uszkodzeń poszczególnych większych części parowozu lub tendra, a nie na ogólnej ich naprawie, połączonej z obtaczaniem obręczy (§ 5 ust. 1 i 2).

Mając powyższe na uwadze Ministerstwo Komunikacji zaliczyło wykazane przez Dyrekcję „naprawy wypadkowe" do napraw średnich sumując odpowiednie ogólne przebiegi i dopiero na tej podstawie określiło przeciętny przebieg między naprawami średnimi.

Dyrekcja zechce niezwłocznie zarządzić, aby określenie rodzaju napraw parowozów w warsztatach Dyrekcji odpowiadało ściśle obowiązującym przepisom, odmienne bowiem postępowanie prowadzi do błędnej statystyki nie tylko przebiegów lecz i wydatności warsztatów.

Nr MM.II.79/9.

68.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 września 1935 r. w sprawie norm przebiegu parowozów.

Kierując się danymi statystyki za ostatnie 10 lat Ministerstwo Komunikacji ustala z dniem 1 października 1935 r. nowe normy przebiegu parowozów między naprawami głównymi i średnimi według załączonej tabeli.

W tabeli tej Ministerstwo Komunikacji wprowadza, oprócz minimalnych norm przebiegu między naprawami głównymi i średnimi również normę największego przebiegu między naprawami głównymi, po którego dokonaniu parowóz powinien być wstawiony do naprawy głównej bez względu na jego stan i termin rewizji kotła.

Podana w tabeli minimalna norma przebiegu wskazuje przebieg, który parowóz w normalnych warunkach powinien dokonać przed wstawieniem go do właściwej naprawy okresowej. Wielkość dokonanego przebiegu nie może być jednak wyłącznie rozstrzygającą przy zakwalifikowaniu parowozu do tego, czy innego rodzaju naprawy, ponieważ o tym decyduje — w myśl postanowień przepisów M. 32 — przede wszystkim rzeczywisty stan parowozu i zakres wymaganych robót naprawczych.

Wielkość przebiegu, dokonanego przez parowóz przed wstawieniem go naprawy okresowej, jest natomiast wskaźnikiem, czy utrzymanie parowozu od ostatniej naprawy było prawidłowe i czy ostatnia naprawa była należycie wykonana. Wobec tego w każdym wypadku wstawienia parowozu do naprawy okresowej przed osiągnięciem minimalnej normy przebiegu należy zbadać przyczyny tego zjawiska i wyciągnąć z tego odpowiednie konsekwencje.

Maksymalne normy przebiegu między naprawami głównymi mają na celu niedopuszczenie do nadmiernego zużycia parowozów i spowodowanych tym kosztów napraw.

Przekroczenie tych norm jest dopuszczalne tylko za uprzednią zgodą M. K.

Podane w załączonej tabeli minimalne normy przebiegu mogą być według uznania Dyrekcji zmniejszone nie więcej jak o 10% dla parowozów, pracujących w specjalnie niekorzystnych warunkach, jak np. dla parowozów kursujących na liniach górskich o spadkach i wzniesieniach większych niż 15‰ lub na liniach o złej nawierzchni, oraz dla parowozów z żelaznymi skrzyniami ogniowymi.

Dla parowozów nowych, w okresie do pierwszej naprawy głównej, należy przyjmować normy przebiegu o 10% większe.

W stosunku do parowozów, podlegających skreśleniu z inwentarza, maksymalne normy przebiegu nie obowiązują.

Równocześnie z wydaniem niniejszego zarządzenia tracą moc obowiązującą normy przebiegu, podane w zarządzeniach M. K. z dn. 20. III.1926 r Nr VI.1984/21/26, z dn. 28.I.1928 r. Nr VI. 1116/21/28, z dn. 30.VII. 11121/21/28 i z dn. 20.II.1934 r. Nr MW.II.21/38/33.

Nr MM.II.62/11.

Załącznik do Okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr MM.II.62/11/35.

Ważne od dn. 1.X.1935 r.

Normy przebiegu parowozów

między naprawami głównemi i średniemi w kilometrach

Serie parowozów	Minimalna norma przebiegu między naprawami		Maksymalna norm przebiegu między naprawami głównemi
	głównemi	średniemi	
Pk1, Pk2, Pk3, Pt31, Pu29	260 000	65.000	320.000
Pn11, Pn12, Ok1, Ok22, Os24	240.000	60.000	300.000
Pd4, Pd5, Ol 11, Ol.12, Ol.103	220.000	55.000	280.000
Od1, Od2, Oi1, Oi101, OKl.27, OKl.101 OKm11, OKz32, Ty1, Ty23	200.000	50.000	260.000
Pd1, Pd2, Pd12, Pd13, Pd14, Pf12, OKe1 OKi1, OKi2, OKl.1, OKl.11, OKl.12.	180.000	45.000	240.000
Tp3, Tp4, Tr20, Tr21, Tr103, Tr104, Tw1, Tw11, Tw12,	160.000	40.000	220.000
Th3, Th4, Ti1, Ti2, Ti3, Ti4, Ti11, Ti12, Ti16, Ti17, Ti,102, Th1, Tp2, Tp5, Tp6, Tp7, Tp15, Tp17, Tp102, Tp104, Tp106, Tp109, Tr1, Tr11, Tr12, TKt1, TKt2, TKw1.	140.000	35.000	200.000
Th1, Th24, TKh1, TKh4, TKh12, TKh14, TKh17, TKi1, TKi2, TKi3, TKp1, TKp11, TKp12, TKp30, TKp101.	120.000	30.000	170.000

69.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1936 r. w sprawie adnotacji dostawy miedzianych blach kotłowych.

Przy ujawnieniu uszkodzeń blach kotłowych, a zwłaszcza blach miedzianych paleniska, koniecznym jest dla powzięcia wniosków, posiadanie danych co do dostawy wadliwej blachy. Ponieważ nie wszystkie Dyrekcje prowadzą odpowiednią rejestrację, przeto Ministerstwo Komunikacji zarządza z natychmiastową ważnością co następuje:

Przy wbudowywaniu nowych blach miedzianych, czy to całego paleniska czy też oddzielnych ścian lub falban, należy każdorazowo w książce kotłowej przy opisie wykonanych napraw odnotować firmę, która blachę dostarczyła, oraz Nr i datę zamówienia.

Adnotację tę wykonać należy w ten sposób, że po słowach określających założenie nowej blachy, należy w nawiasie wpisać powyższe dane.

Przykład: „Założono nową ścianę drzwiczkową miedzianą (Firma Norblin, Zamów. Nr 218, 26.XI.36 r.)....“

Nadmienia się, że dotychczas w zamówieniach i umowach umieszczane były następujące zastrzeżenia:

„Ministerstwo zastrzega sobie bezpłatną zamianą tych wyrobów, które przy obróbce w warsztatach wykażą wykonanie wadliwe, lub nieodpowiedni materiał, jak również odchylenia w częściach“.

Nr MM.II.107/19.

70.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 listopada 1936 r. w sprawie zakazu napawania ostoii w warsztat. pomocn.

W jednej z Dyrekcji O.K.P. wykonano spojenie elektrycznością w warsztatach pomocniczych całkowicie pękniętej ostoi parowozu. W dodatku naprawa ta nie została wpisana do formularza parowozu.

Dyrekcje przypomną Oddziałom Mechanicznym zakaz dokonywania tak poważnych robót w warsztatach pomocniczych.

Nr MM.II.108/37.

71.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 stycznia 1935 r. w sprawie wniosków na skreślenie parowozów z inwentarza.

Przedstawiane przez niektóre Dyrekcje wnioski na skreślenie parowozów z inwentarza sporządzone są niekiedy w sposób zbyt powierzchowny i szablonowy, oraz brak w nich często potrzebnych danych, wskutek czego M. K. nie ma możności powzięcia właściwej decyzji:

W przedstawianych protokółach oględzin parowozów, proponowanych do skreślenia z inwetarza należy podawać zawsze, oprócz numeru parowozu i tendra, również numer fabryczny i inwentarzowy kotła, a wszystkie rubryki protokułu wypełniać zgodnie z ich treścią.

W rubryce 7 (a—j) należy opis stanu poszczególnych części parowozu i tendra podawać w sposób jasny przez wskazanie ważniejszych i charakterystycznych uszkodzeń, czy też stopnia zużycia, a poza tym określić koniecznie zakres wymaganej naprawy.

Opis stanu poszczególnych części nie powinien zawierać niepotrzebnych szczegółików, jak np. ilości nieszczelnych zesporek, zużycia w nim każdej obręczy zasobna itp., lecz dawać ogólny obraz zużycia danej części i wymaganej naprawy.

Np. „Ściana sitowa na mostkach popękana, ściany boczne mają falbany zniszczone, sufit wygięty ponad normę, ściana drzwiczkowa w zagięciach popękana.

Cała skrzynia ogniowa wymaga wymiany“.

„Osprzęt kotła w 60% zniszczony, inżektory i wodowskaz wymagają wymiany, reszta osprzętu gruntownej naprawy“.

„Cylinder parowy pęknięty, wymaga spawania lub wymiany“.

„Obręcze nadmiernie zużyte, wymagają wymiany, czopy korbowe zatarte, mają minimalne wymiary i podlegają wymianie“.

W rubryce 11-ej należy koszt wymaganej naprawy (robocizna, materiał, premia) podawać po przeprowadzeniu szczegółowej kalkulacji z możliwie największym przybliżeniem.

W rubryce 13-ej „Uwagi“ należy podawać wszelkie inne dane, któreby uzasadniały wniosek Dyrekcji na skreślenie względnie naprawę danego parowozu (np. dane co do użyteczności do ruchu).

M. K. nadmienia, że sam fakt umieszczenia pewnej serii parowozów w planie skreślenia z inwentarza nie jest jeszcze dostatecznym motywem, do skreślenia danego parowozu z inwentarza i skreślenie to musi być w każdym poszczególnym wypadku należycie uzasadnione.

Wnioski Dyrekcji nieodpowiadające powyższym wymaganiom będą zwracane.

Nr MM.II..67/5.

72.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 marca 1936 r. w sprawie wyłączenia z naprawy pewnych serii parowozów.

Dążąc do stopniowej likwidacji serii parowozów, które ze względu na swą małą liczebność, wiek, przestarzały typ lub poważniejsze braki konstrukcyjne nie nadają się do dłuższej eksploatacji, M. K. poleca zaniechać wykonywania naprawy głównej parowozów serii: Pdl2,

Pfl2, Od.1, OK.el, Th.1, Th.3, Ti.1, Ti.102, TP.5, Tp.6, Tp.7, Tr.104, Tp.102, TKh.14 i TKi.2.

Inne naprawy (bieżące i średnie), potrzebne do utrzymania tych parowozów w stanie zdatnym do ruchu mogą być wykonywane.

Parowozy wyżej wymienionych serii, oczekujące obecnie naprawy głównej, a w przyszłości te, które będą wycofane z ruchu z powodu, iż stan ich wymagać będzie naprawy głównej, należy podać dokładnym komisyjnym oględzinom i protokół oględzin przedstawić do M. K. z wnioskiem na wykreślenie z inwentarza.

W zależności od stanu każdego parowozu M.K. albo zarządzi wykreślenie go z inwentarza, albo poleci pozostawić go bez naprawy i wyłączyć z ilostanu bez zaliczenia do odsetku chorego taboru.

Wyjątek od powyższego zarządzenia stanowi parowóz Pfl.2 Nr 19, zbudowany w r. 1905, którego naprawa główna przewidziana jest w programie napraw warsztatów gł. w Nowym Sączu.

Parowozy serii Th.3, Nr 52, 54, 55, 58, 81, 82, serii Tp.6 Nr 6 oraz serii TKi.2 Nr 6, 13 i 14, przewidziane do naprawy głównej w roku bieżącym należy z programu naprawy wykreślić.

Nr MM.II.110/5.

73.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 kwietnia 1937 r. w sprawie postępowania przy skreślaniu parowozów z inwentarza.

Ministerstwo Komunikacji niniejszym ustala porządek przy skreślaniu parowozów i tendrów z inwentarza P. K. P.

§ 1. Ministerstwo Komunikacji ustala wytyczne oraz ogólny plan skreślenia z inwentarza P. K. P. parowozów i tendrów M. K. podaje do wiadomości D.O.K.P. wykaz serii parowozów, które ze względu na małą eksploatacyjną użyteczność, wiek lub braki konstrukcyjne kwalifikują się do likwidacji.

§ 2. W terminie od 1 grudnia każdego roku Dyrekcje powinny złożyć plan skreślenia parowozów i tendrów na następny rok na podstawie ogólnego planu skreślenia, ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji.

W planie tym należy umieścić numerycznie parowozy i tendry, które w danym roku przypadać miały do głównej naprawy lub średniej lecz zdaniem Dyrekcji ze względu na swój stan, nie nadają się do eksploatacji a naprawa ich nie opłaca się i powinny być skreślone z inwentarza.

§ 3. Parowozy i tendry objęte tym planem, w razie wycofania ich ze ruchu w terminach dokonania naprawy głównej lub średniej należy kierować do warsztatów dla dokonania oględzin.

§ 4. Parowozy i tendry te powinny być obejrzane przez komisję, składającą się z 1) Naczelnika Warsztatów lub jego zastępcy, 2) Naczelnika Oddziału Mechanicznego i 3) przedstawiciela Dyrekcji, który jest przewodniczącym Komisji.

O terminie zebrania się Komisji należy powiadomić Okręgową Izbę Kontroli Państwowej. Nieprzybycie przedstawiciela Kontroli Państwowej o ile był o czasie powiadomiony nie jest przeszkodą odbycia Komisji.

§ 5. Rezultat oględzin z dokładnym opisem stanu parowozów i tendrów, koniecznych napraw, oraz przewidywanych kosztów naprawy, powinien być uwidoczniony w protokóle według załączonego wzoru 2.

§ 6. Protokół, podpisany przez członków Komisji odsyła się Dyrekcji, która uzupełnia go wnioskiem na skreśleniu z inwentarza parowozu lub tendra i przedstawia do decyzji Ministerstwa Komunikacji.

Odpis protokółu pozostaje w Dyrekcji.

§ 7. Przed otrzymaniem decyzji Ministerstwa Komunikacji w sprawie wniosku na skreślenie parowozu nie wolno przystąpić do jego rozbiórki oraz nie wolno zabierać części składowych danego parowozu celem użycia ich przy naprawie innych parowozów.

§ 8. W razie zatwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji wniosku na skreślenie z inwentarza parowozu Ministerstwo wskazuje jak Dyrekcja ma postąpić z tym parowozem, a mianowicie;

1) zachować parowóz w stanie nienaruszalnym w celu sprzedania go w całości dla użytku przemysłu prywatnego, albo
2) przeznaczyć go do celów gospodarczych, lub
3) zarządzić rozbiórkę parowozu na łom.

W przypadku skreślenia parowozu z inwentarza i przeznaczenia go na łom, należy parowóz rozebrać i złom otrzymany z rozbiórki zakwalifikować do odpowiednich gatunków złomu i zarachować na ciężar kapitału zasobów po cenach rejestrowych. Z uzyskanych w ten sposób kwot należy pokryć wydatki rozbiórki parowozu, resztę zaś zarachować na dochód ze sprzedaży taboru, wycofanego z obiegu (dział 2. rozdz. 2 § 7).

W przypadku gdy parowóz ma być sprzedany na złom, należy wszystkie bronzowe części, które mogą być zdjęte bez podnoszenia parowozu, zdjąć, oddać do magazynu oraz postąpić w myśl wskazówek poprzedniego ustępu

Dyrekcje mają prawo zużytkować u siebie wszystkie nadające się do naprawy parowozów części, pochodzące z rozbiórki parowozów przeznaczonych na złom.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Równocześnie tracą moc obowiązującą wszystkie przed tym terminem wydane zarządzenia w sprawie skreślenia parowozów i tendrów z wyjątkiem zarządzenia Nr M.M.II.67/5 z dnia 29.I.1935 r. i Nr M.M.II.110/5 z dnia 4.II. 1936 r.

Nr MM.II.110/32/37

P. K. P.
DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w..........................

Załącznik do Zarządzenia Ministerstwa Komunikacji Nr MM. II. 110/32/37.

Protokół oględzin Nr..........

Parowozu serii .... Nr .... z tendrem serii .... Nr .... Kotła Nr kolejowy .... Nr fabryczny ....

1) Dyrekcja macierzysta ....

2) Rok budowy parowozu .... / kotła .... tendra ....

3) Wytwórnia parowozu .... tendra .... kotła ....

4) Naprężność pary:

a) nowego kotła ....

b) zredukowana (ostatnia dozwolona) .... atm.

5) Przebieg parowozu w kilometrach:

a) od dnia zbudowania ....

b) „ „ ostatniej naprawy głównej ....

6) Data ostatnich napraw parowozu i tendra: ....

a) głównej ....

b) średniej ....

7) Stan i konieczna naprawa ważniejszych części parowozu i tendra:

a) skrzynia ogniowa (z podaniem materiału)

b) zewnętrzna skrzynia stojaka ....

c) walczak (z dymicą) ....

d) osprzęt kotła ....

e) rama parowozu ....

f) silnik ....

g) zestawy kołowe parowozu ....

h) zbiornik na wodę tendra ....

i) rama tendra ....

j) zestawy kołowe tendra ....

8) Zapasowe części zdatne do użytku, ich przybliżona wartość, ...

9) Waga złomu półszlachetnego przybliżonc (miedź, mosiądz, stal) ....

Waga pozostałych części przybliżona ....

Rodzaj i przybliżonz koszt naprawy:*)

a) parowozu ....

b) tendra ....

12) Wartość parowozu i tendra na złom ....

Ze względu na .... wiek parowozu i tendra .... stan parowozu i tendra .... koszty naprawy ....
parowóz i tender kwalifikuje się:

do $\frac{\text{naprawy ....}}{\text{skreślenia z inwentarza}}$

13) U w a g i:**)

Przedstawiciel Dyrekcji ....

Naczelnik Warsztatów Głównych ....

Naczelnik Oddziału Mechanicznego ....

Przedstawiciel Okręgowej Izby Kontroli Państwowej***) ....

Data ....

Uzazadnienie wniosku na $\frac{\text{naprawę}}{\text{skreślenie}}$ z inwentarza ....
parowozu serii .... Nr .... tendra serii .... Nr ....

W myśl okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr .... z dnia .... 193... r. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w .... przedstawia niniejszy protokół Nr .... z dnia .... oględzin w warsztatach .... parowozy serii .... Nr .... i tendra serii .... Nr .... wnosząc 1) o skreślenie ich z inwentarza z uwagi na przestarzały i słaby typ, 2) o zezwolenie dokonania naprawy ....

Dyrektor Kolei Państwowych

Naczelnik Służby Mechanicznej

U w a g i: *)W rubryce 11 należy koszt wymaganej naprawy (robocizna, materiał, premia) podać po przeprowadzeniu szczegółowej kalkulacji z mozliwie największym przybliżeniem.

**)Wszystkie rubryki protokółu wypełniać zgodnie z ich treścią i w myśl zarządzenia Nr M. K. II.67/5 z dnia 29.I. 1935 r. W rubryce 13 „Uwagi" należy podawać wszelkie inne dane, któreby uzasadniały wniosek Dyrekcji na skreślenie względnie naprawę danego parowozu (np. dane co do użyteczności ruchu itp.)

***)W przypadku nieprzybycia przedstawiciela Okręgowej I. K. P. należy napisać: „O. I. P. w .... zawiadomiona pismem D. O. K. P. Nr .... z dnia .... Przedstawiciel O. I. K. P. nie przybył".

74.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 listopada 1937 r. w sprawie przyjmowania o oddawania parowozów władzom wojskowym.

Ministerstwo Komunikacji poleca, w wypadkach żądania przez władze wojskowe parowozów od poszczególnych parowozowni, zapotrzebowania te kierować do właściwego Naczelnika Służby Mechanicznej, który dopiero po rozpatrzeniu zapotrzebowania wspólnie z Biurem Wojskowym decyduje i zgodnie z decyzją daje zarządzenia.

Jak przy delegowaniu parowozów z rozporządzenia władz wojskowych, tak i przy każdorazowym oddawaniu parowozu przez Władze Wojskowe Kolejowym, należy sporządzać akty według wzoru podanego w przepisach gospodarki parowozowej (zał. Nr 1). W obydwu wypadkach parowozownie ewentualnie warsztaty główne niezwłocznie komunikują Wydziałowi Mechanicznemu serię i Nr parowozu. Jeżeli władze wojskowe oddają parowóz obcej Dyrekcji to należy go przyjąć i natychmiast zawiadomić Naczelnika służby Mechanicznej, który zadysponuje do jakiej Dyrekcji należy parowóz zwrócić.

Równocześnie traci moc obowiązującą okólnik Nr 55101/22 z dn.. 24.I.1921.

Nr MM.II.111/18/37.

75.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 września 1927 r. w sprawie oświetlenia wnętrza budek parowozowych.

Związek maszynistów interweniował w Ministerstwie Komunikacji w sprawie niedostatecznego oświetlenia wnętrza budek parowozowych za pomocą latarek oświetleniowych naftą, wobec tego zostały przeprowadzone próby z naftą czystą i naftą z domieszką parafiny.

Na zasadzie wyników prób Ministerstwo Komunikacji zezwala na domieszkę do nafty, używanej do oświetlenia wnętrza budek parowozowych, parafiny nie więcej 25%.

Przy domieszce do nafty parafiny w oznaczonej dozie defekty oświetlenia budek parowozowych naftą czystą zupełnie znikają, siła światła jest znacznie lepsza i płomień równy.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji Nr 3555/20/25 z dnia 12.III.1925 r. odwołuje się.

Nr VI.3849/20/27.

76.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 kwietnia 1937 r. w sprawie zaopatrzenia parowozów w szybkościomierze.

P.K.P. od 1925 r. przystąpiły do zwiększenia prędkości pociągów osobowych, co pociąga za sobą konieczność regestrowania prędkości biegu pociągów na poszczególnych odcinkach linii zwłaszcza ze słabą nawierzchnią i mostami. Wobec powyższego Ministerstwo Kolei poleciło zaprowadzić kontrolę biegu pociągów pospiesznych i osobowych przez zaopatrzenie parowozów osobowych w szybkościomierze z taśmami regestrującymi.

Wszystkie wydatki związane z naprawą oraz zakupem szybkościomierzy, części składowych i taśm dla regestracji powinny Dyrekcje zarachować na kredyty przewidziane na naprawę taboru w Dz. 2. rozdz. 5 § 3.

W miarę zaopatrzenia parowozów w szybkościomierze Dyrekcję polecą Oddziałom Mechanicznym zorganizowanie kontroli taśm szybkościomierzy z pociągów pośpiesznych i osobowych a w centrali Dyrekcji Wydziału Mechanicznego należy zorganizować tylko przegląd tych taśm, które wykażą wybitne niewłaściwości w biegu pociągu.

Równocześnie traci moc zarządzenie z dn. 7.IV.1925 r. Nr VI.5278/21/25.

Nr M.M.II.113/23/37.

77.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 lutego 1930 roku, w sprawie szybkościomierzy ustawionych na parowozach.

Okólnikiem z dnia 7.IV. 1925 r. Nr VI. 5278/21/25 Min. Komunikacji poleciło Dyrekcjom zaopatrzyć w szybkościomierze z taśmami regestrującymi parowozy pociągów pośpiesznych i osobowych dalekobieżnych.

Niedawno miało miejsce wykolejenie się pociągu, parowóz którego posiadał szybkościomierz lecz bez taśmy, wskutek tego nie można było ustalić rzeczywistej szybkości biegu pociągu.

Używanie w ruchu parowozów zaopatrzonych w szybkościomierze bez taśm rejestracyjnych, jest niedopuszczalne gdyż upada wówczas celowość zaopatrzenia parowozów w szybkościomierze.

Wobec powyższego M. K. poleca:

1) zaopatrzyć parowoznie obsługujące pociągi pośpieszne i osobowe dalekobieżne w dostateczną ilość taśm rejestracyjnych i zamawiać je zawczasu;

2) zarządzić ścisły dozór nad utrzymaniem i sprawnością działania szybkościomierzy;

3) zarządzić ścisłą kontrolę taśm szybkościomierzy w Oddziałach Mechanicznych, a w Dyrekcji przegląd tych taśm, które wykazały wybitne niewłaściwości biegu pociągu.

Nr VI.1.1884/30.

78.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 6 lutego 1935 r., w sprawie zorganizowania naprawy szybkościomierzy.

Stwierdzono, że w warsztatach niektórych Dyrekcji organizacja naprawy szybkościomierzy pozostawia bardzo dużo do życzenia. Pomieszczenia w których odbywa się ta naprawa, znajdujące się w nich stoły robocze i półki są brudne i zaśmiecone, a używane narzędzia ciężkie i grube, zupełnie nieprzydatne do obróbki drobnych i delikatnych części składowych mechanizmu szybkościomierzy. .

W tych samych pomieszczeniach i tymi samymi narzędziami przeprowadzona jest równocześnie naprawa innych większych części parowozowych, jak np. pomp i cylindrów hamulcowych, co stwarza warunki, zupełnie nie odpowiednie do pracy przy tak precyzyjnych przyrządach, jakimi są szybkościomierze.

Ponieważ Ministerstwo Komunikacji zamierza zaopatrzyć w szybkościomierze wszystkie parowozy, obsługujące pociągi pasażerskie, ilość napraw tych przyrządów wzrośnie i celem należytego ich utrzymania konieczne jest przeznaczenie na ich naprawę odpowiednich ubikacyj i narzędzi.

Poza tym celem usprawnienia wykonywania naprawy szybkościomierzy należy przyuczyć do tej pracy odpowiednich inteligentniejszych rzemieślników, którzy powinni być dokładnie zaznajomieni ze sposobem działania różnych systemów tych przyrządów i ze sposobami ich naprawy.

Naprawę szybkościomierzy należy w każdy okręgu Dyrekcyjnym zcentralizować możliwie w warsztatach głównych.

Nr M..M.II.70/2.

79.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 grudnia 1935 r. w sprawie zakupu części składowych szybkościomierzy.

Celem zapewnienia należytej sprawności działania szybkościomierzy systemu „Teloc" Ministerstwo Komunikacji poleca co następuje:

1) przestrzegać przepisów obsługi przyrządu (smarowania);

2) części zapasowe mechanizmu zakupywać w firmie, która dostarczyła przyrządy;

3) zakup części zapasowych w firmach obcych jest wtedy dopuszczalne, gdy ceny są znacznie niższe, a precyzyjne wykonanie i jakość materiału może dać gwarancję, że szybkościomierz będzie pracował bez zarzutu,

4) ze względu na brak doświadczenia nie należy wykonywać we własnych warsztatach ważniejszych części mechanizmu.

Równocześnie M. K. zawiadamia, że na części zapasowe do aparatów syst. „Teloc" i „Hasler" Firma, która dostarczyła aparaty, przyznała rabat od dnia 1.X.35 r. w wysokości 20%, a na części do aparatu „Hauschälter" (starego typu) w wysokości 15% od cen katalogowych.

Nr M.M.II.70/61.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27, tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 95725. 31.I.38. 8400